|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Fietsersbond AmsterdamWG-plein 841054 RC AmsterdamT: 0206128445E: amsterdam@fietsersbond.nl |  |  |
|  |  |  |
| Aan | Gemeente Amsterdamafdeling Verkeer en Openbare Ruimte t.a.v. R. Hilhorst /, Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam | Datum:  | 12 december 2017 |
|  |  |  |  |

Betreft: Inspraak Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

Geachte R. Hilhorst

De Fietsersbond is blij om te zien dat er serieus werk wordt gemaakt van het realiseren van inpandige voorzieningen voor fietsparkeren bij nieuwbouw en herontwikkeling van bestaande gebouwen.

**De parkeernormen voor scooters:**

Het verbaast ons dat fiets- en scooterparkeren in één nota worden behandeld. Wat de Fietsersbond betreft zijn fietsen en scooters verschillende grootheden.

Bij de beoordeling van deze nota is voor de Fietsersbond belangrijk dat het parkeerbeleid ook tot doel moet hebben om de inwoners van Amsterdam te stimuleren om de fiets als vervoermiddel te gebruiken.

De normen van scooters moeten dus niet automatisch aan die van de fietsen gekoppeld worden zoals nu het geval is. Per geval, inpandig, uitpandig, zone, lokatie in de stad, zal bekeken moeten worden of en zo ja hoeveel scooterparkeren wenselijk is. Door de automatische koppeling kan het realiseren van voldoende fietsparkeerplekken in de knel moeten.

Daarnaast zijn wij van mening dat scooterparkeren net als autoparkeren betaald hoort te zijn en dat voor het creeren van scooterparkeerplekken autoplekken moeten worden gebruikt (omdat veel scooters de vervanging zijn van autoverkeer).

**De parkeernormen voor fietsers:**

In de rest van deze reactie beperken we ons tot de belangen van fietsers.

In het algemeen juichen we het uitgangspunt om de voorzieningen inpandig te realiseren toe.

Hierbij gelden wat ons betreft wel de volgende eisen:

* De voorziening moet ook goed toegankelijk zijn voor bakfietsen en fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (p. 30).
* Geborgd moet worden dat fietsparkeerplaatsen niet worden ingenomen door scooters.
* In verband met uitlaatgassen zijn wij er sterk voorstander van om de ruimte voor fietsparkeren af te zonderen van de ruimte bedoeld voor het parkeren van auto’s, motoren en scooters. Ook geldt hierbij dat we willen voorkomen dat plaatsen die bedoeld zijn voor fietsen, ingenomen worden door scooters.
* Het realiseren van inpandige parkeerplaatsen mag geen argument worden om geen of minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren bij die locaties die een publieksfunctie vervullen en daarmee veel bezoekers trekken waarbij het bezoek slechts een korte tijd duurt (winkels, huisartsenpraktijk, stadsdeelkantoren, e.d.). Als de tijd, die nodig is om de fiets inpandig te parkeren, niet in verhouding staat tot de duur van het bezoek, moeten ook voldoende parkeerplaatsen in de openbare ruimte, nabij de ingang van de te bezoeken plek, aanwezig zijn.

Ten aanzien van de keuze om de gehanteerde normen te baseren op CROW-kencijfers hebben we de volgende vragen/kanttekeningen:

* Wij vragen ons af of de keuze om voor Amsterdam de bovengrens van deze kencijfers aan te houden voldoende is. Juist omdat Amsterdam sterk verstedelijkt is, zou het goed kunnenzijn dat deze bovengrens nog steeds geen recht doet aan de bestaande parkeerdruk in Amsterdam. Het lijkt daarom wenselijk om nader onderzoek te doen naar de bruikbaarheid van landelijke gemiddelden voor Amsterdam.
* De kencijfers zijn ontleend aan een publicatie uit 2010. Door het toenemende gebruik van de fiets is het zeer de vraag in hoeverre die cijfers anno 2017 nog geldig zijn.
* Als Amsterdam echt de ambitie heeft om fietsgebruik te stimuleren, moeten de behoefte niet vastgesteld worden op ervaringscijfers, maar moet die ambitie leidend zijn. Dat betekent dat voorzien moet worden in de **gewenste toekomstige behoefte** aan fietsparkeren. Die ambitie missen we in de voorliggende concept-nota.

Bij de uitwerking van de normen hebben we de volgende opmerkingen:

* Bij veel locaties wordt geen rekening gehouden met fietsparkeren voor medewerkers. Dit vinden wij niet juist. Werknemers moeten gestimuleerd worden om de fiets te gebruiken voor woon-werkverkeer.
* Bij de gehanteerde normen voor onderwijsinstellingen komt duidelijk tot uitdrukking dat onvoldoende rekening is gehouden met de ambitie om het fietsgebruik te stimuleren. Veel leerlingen zullen pas de overstap naar de fiets maken als ook zeker is dat zij hun fiets op een goede en veilige wijze kunnen stallen. Hierbij gaan de kosten voor de baat.

De opmerking “Toepassing norm ook afhankelijk van het fietsgebruik van leerlingen.” illustreert dit gebrek aan ambitie.

* Het begrip ‘balie’ is niet uitgewerkt. Wat wordt als ‘balie’ geteld? Amsterdam kent veel kantoren met een flexibel aantal geopende loketten. Het aantal op enig moment geopende loketten is daarbij afhankelijk van de omvang van een (1) wachtrij. Voorbeelden: stadsdeelkantoren, UWV. Hoeveel ‘balies’ worden dan geteld?

In de uitwerking moet duidelijk worden hoe hiermee omgegaan wordt.

De Fietsersbond geeft er de voorkeur aan om uit te gaan van het aantal op enig moment te verwachten maximumaantal bezoekers.

Tot slot nog enkele opmerkingen m.b.t. de gehanteerde zonering.

Amsterdam heeft de ambitie om veel nieuwe woningen te bouwen. Dit zal overal in de stad leiden tot een verdichting.

* Dat is nu al goed merkbaar in het gebied ‘Ringzone West’. In dit gebied zijn/worden in hoog tempo studentenwoningen gebouwd. Deze studenten zullen ook gebruik maken van de diverse openbare functies in dit gebied en deze per fiets bezoeken. Bovendien kent dit gebied 2 drukbezochte treinstations en veel kantoren. Vraag is dan ook dit gebied dan nu al niet beschouwd moet worden als een gebied met ‘hoge fietsparkeerdruk’?
* De verdichting zal ook in de zones 2 en 3 leiden tot een toenemende fietsparkeerdruk.
* In de nota komt op geen enkele wijze tot uitdrukking dat rekening is gehouden met deze verdichting, die, naast de eerdergenoemde ambitie, zal leiden tot een toename van het fietsgebruik in alle delen van Amsterdam.

Met vriendelijke groet,

Ben Diepstraten

Fietsersbond Amsterdam